

日韓自由貿易協定と自動車産業

——FTA の影響と協力可能性を中心に——

金 奉 吉

キーワード：日韓自由貿易協定，空間経済学，貿易転換効果、貿易創出効果

1. はじめに

世界自動車産業は，供給過剰と先進国市場の成熟の下でグローバル競争が激化している一方，R&D 投資の巨額化などで，自動車メーカーにとって採算が一層取りづらくなっている。また，最近のグローバリズムの流れと並行して，地域貿易協定（RTA）を中心とするリージョナリズムの進展に伴い自動車メーカーの世界的レベルでの製品・市場戦略の重要性が増している。このような経営環境の急変の中で各自動車メーカーは，グローバル製品・市場戦略の強化，次世代技術開発におけるコスト削減とリスク分散のために戦略的提携を強化している。

韓国の自動車産業も，通貨危機以降の再編過程でグローバル競争ネットワークに編入されつつある。1997年の通貨危機以降，完成車業界の再編が加速化しており，また，国内部品産業でも再編と階層分化が進んでいる。韓国の自動車産業にとって，今後の中長期的な課題としては，やはり安全・環境関連の次世代技術へのキャッチアップが最も重要であるが，それとともに現在政府間交渉が進行中の韓日自由貿易協定（Free Trade Agreement; FTA）による日本車との競争にどう対応するかも大きな課題の一つであろう。

本稿では，韓日 FTA が両国自動車産業に与える影響及び協力可能性を考察するのが目的である。次の節では，最近の世界自動車産業における競争パラダイムの変化と90年代後半からの韓国自動車産業の再編について検討する。第3節では，FTA のような経済統合が特定産業の国際的な生産立地と貿易パター

ンにどのような影響を与えるかを空間経済学の枠組を使って説明する。第4節では、韓日 FTA 締結が両国の自動車産業の貿易と投資に与える影響を分析する。そのために、両国自動車産業の競争力と協力関係の現状を明らかにし、そして、両国間 FTA が自動車産業に与える影響を検討する。最後に、両国自動車産業における協力の可能性を検討する。

2. 韓国自動車産業の構造再編

(1) 世界自動車産業における競争パラダイムの変化

21世紀の世界自動車産業における競争パラダイムは、グローバル製品・市場戦略の強化及び次世代技術開発競争を中心とした戦略的提携及び合併などを通じた「ネットワーク競争体制」になりつつある。自動車産業における競争パラダイムの変化を加速化させているのが、世界的な供給過剰と先進国市場の成熟、次世代自動車開発と関連した R&D 投資の巨額化、そしてグローバル化とリージョナリズムの進展などである。

まず、次世代自動車技術と関連しては、安全・環境、高度情報化技術が21世紀自動車産業の競争力の核心要素となりつつある。次世代エコカー開発と関連しては、ハイブリット車、そして燃料電池車の開発が課題になっている。特に、燃料電池車開発にはいろんな方式が開発中であり、膨大な開発コストがかかる。また、どんなタイプが国際標準 (de facto standard) になるかがいまだに不明確であるためリスクも非常に大きい。従って、エコカー開発と関連しては、開発コストとリスクを分散させるため、自動車メーカー間の戦略的提携を通じて開発が進められている。このようなエコカー開発のネットワーク競争体制から外されると国際競争から完全に脱落する可能性さえある。

さらに、環境・安全問題とも関連するが、情報通信技術を活用したテレメティックス (Telematics)⁽¹⁾ など自動車の高度情報化も急速に進んでいる。これまでは単純な移動手段にすぎなかった自動車がモバイル生活空間 (Mobile Life Space) へと進化してきている。すなわち、自動車と人間生活との相互作用や

トータル・システムを重視するようになりつつある。したがって、自動車メーカーとしてもバリューチェーン（Value Chain）の再構築に迫られている。従来の自動車メーカーのバリューチェーンが開発、生産、販売、メンテナンス中心であったのが、今後は、保険・金融サービス、レジャーまでを取り込み、IT 技術を活用した「カーライフへの総合サービス事業化」が付加価値を拡大するための重要条件となりつつある。

次に、最近のグローバリズムの流れと並行して、FTA などを中心とするリージョナリズムの進展に伴い自動車メーカーの世界的レベルでの製品・市場戦略がより重要になってきている。すなわち、地域的な嗜好への配慮を失わずに、世界規模での「規模の経済」を実現することが自動車メーカーにとって大きな課題になっている。

韓国の自動車産業も、こうした世界自動車産業における競争パラダイムの変化の影響を直接的に受けている。通貨危機以降、完成車業界の再編が加速化しており、その過程で GM、ルノーという多国籍企業の国内進出に伴い国内市場でもグローバル競争が始まった。また、国内部品産業でも大手外資サプライヤーの国内進出拡大などによって再編と階層分化が進み、サプライヤーシステムも市場原理に基づく競争重視の考え方が浸透するなど変化が起こりつつある。すなわち、韓国の自動車産業も通貨危機以降の再編過程でグローバル競争ネットワークに参加しつつあるといえる。

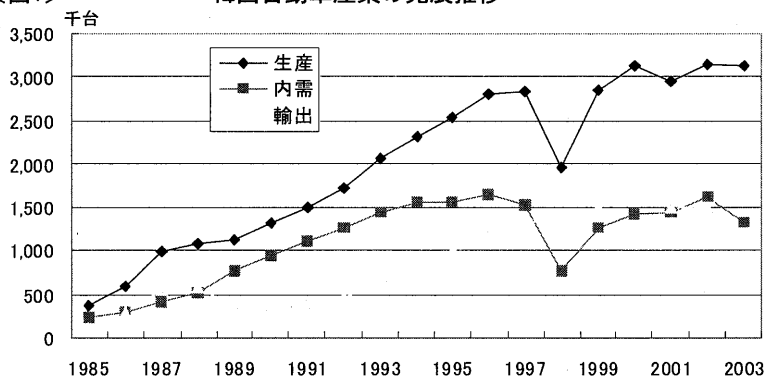
(2) 韓国自動車産業の構造再編

世界自動車産業の歴史の中で、20世紀までの時点で欧米以外の国のなかで独自の開発力・生産システムを持って生産と輸出に成功したのは1960年代以降の日本と1980年代以降の韓国のみである。

韓国自動車産業は、1960年代の KD（Knock-Down）生産から始まり、1990年代の独自モデル開発段階を経て、現在は安全・環境・情報化関連技術などの先端技術のキャッチアップ（Catch-up）段階にあるといえる。

韓国の自動車産業は1980年代の半ば以降急成長を遂げて、韓国経済の10%産業といわれるようになった。表1は、生産額、付加価値額、輸出額、雇用のそれぞれの点で、製造業に占める自動車産業の比重を示している。2002年基準で製造業に占める自動車産業の比重を見ると、輸出、生産額、付加価値面で10%を超えている。また、韓国の総歳入の16.5%を占めており、国家財政の重要な部分を担当している。

＜図1＞ 韓国自動車産業の発展推移



出所：韓国自動車工業協会『自動車統計月報』各号

＜表1＞ 韓国自動車産業の国民経済に占める比重

単位：％

	1990	1995	2000	2002
生産額 ¹⁾	9.15	9.62	9.54	11.10
付加価値額 ¹⁾	8.23	8.20	9.37	10.94
輸出額 ²⁾	2.94	6.72	8.28	9.79
歳入	10.20	15.10	16.50	—

注：1）製造業に占める比重である。

2）輸出は全産業に占める比重であり、2002年の輸出金額は2003年の数値である。
出所：統計庁『鉱工業統計調査』各年度。

1980年代半ば以降急速な成長を続けてきた韓国の自動車産業は、1990年代の半ば以降、国内市場の成熟、国内自動車メーカー間の設備投資競争による過剰

生産能力などで深刻な停滞期に陥った。韓国の自動車産業は1987～94年の間には内需・輸出・生産ともに年平均20%以上の増加率を記録するなど急成長したが、1995年からは国内市場の成熟などに伴い成長が鈍化し始めた。そのような状況の下で、国内第2位の自動車メーカーである起亜自動車の不渡り（1997.7）と1997年末の経済危機などによって韓国の自動車産業は史上最大の危機局面を迎え、1998年から本格的な再編が行われた。

1997年12月、大宇自動車の双龍自動車の買収から始まった自動車業界の再編は、現代自動車の起亜自動車の買収（98.12）に続いて、2000年には三星自動車がフランスのルノー自動車に買収され、また、大宇自動車もGMに売却される（2002.10）など史上最大の再編が行われた。その結果、1990年代の半ばまで現代（現代精工）、起亜（亜細亜）、大宇（大宇重工業）、双竜、三星（三星重工業）の5大グループの9社の自動車メーカーが競争していたが、2002年からは現代・起亜、GM・大宇、ルノー・三星、そして大宇から系列分離された双竜自動車⁽²⁾など4社体制に再編された（表2参照）。それにより国内市場でも多国籍企業と本格的に競争することになるなど一層競争圧力が強まってきた。

＜表2＞ 国内自動車メーカー現況（2003年末基準）

	現代・起亜	GM・大宇	ルノー・三星	双龍
生産台数（台）	2,498,648	400,578	117,629	151,696
国内販売（台）	943,829	127,759	110,249	129,078
輸出台数（台）	1,540,884	256,147	—	15,406
主な生産車種	Full-Line up	Car	Mid-size car	RV, Luxury car
海外提携企業	Daimler Group 三菱自動車	GM Group	Renault（資本） Nissan（技術）	Daimler Group

出所：韓国自動車工業協会『韓国の自動車産業』2004年。

また、部品産業も完成車業界の再編、経済危機などで再編・統合が進められた。これまで、部品産業の発展を遅延させた主な要因として、サプライヤーシステムの構造的問題が指摘されてきた⁽³⁾。つまり、韓国自動車産業におけるサ

プライヤーシステムの専属・単層構造が、部品供給における特定サプライヤーのほぼ独占に近い状況や寡占状況を生み出し、それがサプライヤー間の競争と規模の経済の実現を妨げた主な要因であった。しかし、こうしたサプライヤーシステムも完成車業界の再編や多国籍サプライヤーの国内進出、完成車メーカーの発注戦略の変化などによって変わりつつある。

まず、国内完成車業界の再編、外国のメガサプライヤーの国内進出などで競争原理が生まれつつある。これまで系列内で庇護されてきた国内のサプライヤーが海外の大手サプライヤーとの競争に晒されるようになった。さらに、モジュール化及びネット調達進展はサプライヤー間の激しい競争を生み出し、その結果、国内部品業界でも外資との資本・技術提携や国内企業同士の統合などの動きが活発に行われている。すなわち、韓国の部品産業においても、品質・技術力の向上やコスト削減へのインセンティブが高まり、競争力を強化しやすい環境になりつつある。

韓国の自動車産業にとって、これまで国内自動車メーカー間の量的拡大競争、国内部品メーカーの規模の零細性と低い技術水準が自動車産業の発展の主な障害要因であったことを考えると、通貨危機を契機に行われた大規模な再編は国際競争力の強化のためのよい契機になったともいえる。

3. 地域統合と自動車産業

(1) 自動車産業の国際貿易

1990年代の半ば以降世界貿易規模は、全般に経済成長の速度以上の速さで拡大してきたが、自動車産業の貿易も急速に拡大してきた。自動車産業の貿易規模は、多国籍自動車メーカーのグローバル化の進展による完成車及び同部品の世界規模での調達・生産・販売の拡大に伴い拡大し、2001年の世界自動車の貿易総額は5,200億ドルで世界貿易額の約9%に達している。但し、自動車が高価耐久消費財であることなどから世界自動車貿易額の約75%が先進国間での交易である。

＜表3＞ 世界の総輸出に占める自動車関連輸出額の割合（2001年基準）

単位：億ドル

	輸出総額（A）	自動車関連（B）	B/A（％）
韓国	1,629	166	10.2
アメリカ	7,781	586	7.5
日本	4,392	868	19.8
ドイツ	6,014	1,009	16.8
フランス	3,063	388	12.7
世界	64,819	5,587	8.6

注：自動車関連は、SITC 3桁で、完成車（781, 782, 783）と 部品（784）である。

出所：UN, *International Trade Statistics Yearbook*. WTO, *International trade statistics*, 2002。

しかし、自動車貿易については、一部の先進国も含めて多くの国が高い関税・非関税障壁を設けており、自由貿易とはほど遠い状況が続いている。先進国のなかではEUが最も高関税率を維持している。EUの乗用車関税は10%であり、日本（1978年にすでに撤廃）及び米国（2.5%）はもちろん、韓国（8%）と比較しても明らかに高い（表4参照）。とりわけ、EUの乗用車市場の規模は米国市場に匹敵する大規模であり⁽⁴⁾、域外国から見れば、EUの関税が大きな貿易障壁になっている。このようなブロック化による域外に対する貿易障壁は、域内消費者の選択肢を制限するだけでなく、域内メーカーの競争を制限し、また部品の世界最適調達の際にもなる。

＜表4＞ 主要国の自動車輸入関税

単位：％

	日本	米国	EU	韓国	中国
乗用車	0	2.5	10	8	43
商用車	0	2.5～25	10～22	10	7.8～33.3
部品	0	2.5～4	4.9	8	6～25

出所：JETRO 『世界の関税』

自動車産業は先進国でも途上国でも、関連産業を含めて雇用、貿易など各国の国民経済に占める比重が非常に大きく、したがって FTA などによる市場統合の影響を最も強く受ける産業のひとつである。FTA が締結され、FTA 参加国同士で関税が撤廃されれば、完成車、部品ともに狭い国内市場に制約されることがなく、国境をまたいで効率的な生産拠点の設置が可能になる。また、貿易・投資の円滑化や経済制度の調和・収束、紛争解決方式の整備による国際的取引コストの削減も可能になる。たとえば、FTA の締結に伴う通関手続きの効率化、投資ルールの確立、安全基準の調和などは自動車産業の貿易に直接関わる政策課題でもある。

(2) 市場統合とグローバル立地戦略

最近のグローバル化とリージョナリゼーションの進展に伴い自動車メーカーの世界的レベルでの製品・市場戦略とともに、生産拠点の集積（aggregation）と分散（fragmentation）という生産立地戦略がますます重要になってきている。今後は、いつ、どの地域・国との間で市場統合が行われるかが、企業の調達・組立てなどの立地戦略に大きな影響を与えることになりつつある。自動車産業の場合、1990年代に入ってから EU、NAFTA などの地域貿易協定の拡大に伴い、新たな立地戦略を取る必要に迫られてきた。

このように経済統合がある産業の国際的な生産立地と貿易に与える影響を説明する理論として、1990年代に入ってから注目を浴びるようになったのが空間経済学である⁽⁵⁾。生産立地と貿易パターンを説明する理論としては、依然として国際貿易理論が中心的な位置を占めているが、空間経済学のアプローチも有効な手がかりを提供してくれる。空間経済学の中心概念は、規模の経済と輸送費用との相互作用により内生的に生じる「集積の経済」である。すなわち、空間経済学は、生産要素賦存の違いなどによる外生的な比較優位が基礎になっている伝統的な貿易理論とは異なり、規模の経済性と（広い意味での）輸送費用の相互作用による内生的な比較優位（集積の経済）を分析の基礎にしている。

工業製品の生産には様々なレベルで収穫通増（規模の経済性）が働く。集積の経済と関連して重要なのはさまざまな外部性から発生する「規模の経済性」である。外部経済のうち集積の発生と密接な関係にあるのは「マーシャルの外部経済」である⁽⁶⁾。集積が発生し拡大していくメカニズムは、企業なり産業の関連による外部経済がそこに立地する企業、産業の費用を通減させるという形の規模の経済を生み出すことと密接に関係する。すなわち、企業あるいは産業間の連関は、それが強ければ強いほど集積が発展する強力な誘引となる。

また、製品の輸送には各市場の地理的・制度的要因によって輸送コストがかかる。輸送コストが特定地域での集中生産によるメリットより大きければ、生産を市場ごとに分散させるという選択も可能である。関税・非関税障壁などの貿易障壁によって生じるコストも輸送コストの一部であり、貿易障壁の撤廃は生産の集約を促進する。

以上のことから、FTA などによる市場統合後の生産立地の集約あるいは分散は、市場統合の水準や産業の特性に大きな影響を受けるといえる。また、生産立地優位性は、部品メーカーの進出度合や賃金水準などによっても変化するが、市場統合によっては他に有力な立地が出現することによって相対的に低下するケースもある。すなわち、市場統合に新たな国・地域が加わると、域内における加盟国間の生産立地の優位性が変化することになる。

（3）産業の特性と生産立地

生産立地の優位性は製品の特性によっても異なる。2国間・地域間で市場が統合された場合、自動車産業の特性と生産立地との関係を見てみよう。

自動車産業は開発、部品生産、完成車組立て、販売、メンテナンスというバリューチェーンにおいて多種多様な産業からなる総合機械産業であり、従ってその前後方連関効果が非常に大きい産業である。自動車産業は、①総合性、②調整性、③累進生という3つの特徴を持っている⁽⁷⁾。総合性とは、自動車産業が総合機械産業であるゆえに様々な技術の集大成である、という意味である。

すなわち、関連技術すべてがあるレベルに揃う必要があり、単に一部の技術が優れているだけでは優れた最終製品を生産できない。次に、調整性とは、自動車が生産3万点にも及ぶ部品の集合体であることから、部品相互間の仕様や品質のかみ合わせに関する調整、あるいは供給スケジュールに関する調整が自動車の品質や効率性に大きく影響する、ということである。そして、累進性とは、現場での生産経験の累積が生産性の向上に貢献し、技術進歩を生み出す源泉であるということである。

このような自動車産業の特性から自動車生産の「集積効果」が大きく、完成車組立工場と部品工場が近接して立地することによるメリットは大きいといえる。また、自動車産業の場合、特定の地域に関連産業が集積することによって循環的に増大していくため、一度産業の集積が生じた地域が有利になりやすい。しかし、部品の生産には完成車以上に規模の経済性が働くものが多いため、完成車組立工場ごとに部品工場を設立するようなことはできない⁽⁸⁾。したがって、生産規模が最も大きい完成車の組立工場の周辺に多くのサプライヤーが立地するのである。

一方、自動車産業の次のような特徴は生産立地の分散を促進するように働く。まず、自動車は輸送及び在庫コストが大きいので、市場に近いところで生産するメリットは大きい。次に、市場は国・地域別に嗜好性や道路事情、認証制度や各種基準などが異なることから生産の過度の集中は管理コストを大きくする。また、自動車産業は前後方連関効果が非常に大きい産業であり、そのため、必ずしも経済的合理性だけでは生産立地が決定できないケースも多い。特に、開発途上国では自国の自動車産業育成のために高い貿易障壁を設けるケースが多く、その場合は、市場規模を伴わなくても現地生産が必要となる。たとえば、ASEAN の場合、各国が自動車産業を長い期間輸入代替産業として保護してきたため、日本の自動車メーカーが各国別に生産拠点を設置し、規模の経済性が発揮しにくい状態にあった。それが、ASEAN 自由貿易地域（AFTA）の成立で貿易障壁が取り除かれると、日本の自動車メーカーは、完成車・部品の域内

相互補完型分業体制の構築を進めており、このことが域内貿易の増加や投資の拡大に繋がっている。

4. 韓日 FTA と自動車産業

(1) 韓日自動車産業の競争力比較

韓国の対日貿易収支赤字問題が両国経済の懸案になっているなかで、自動車産業の対日貿易赤字も急速に増加している。表5で示されているように、完成車と部品ともに対日貿易赤字が急速に拡大している。完成車部門では、1999年の韓国の輸入先多辺化措置の解除以降対日貿易赤字が急速に拡大している。現代自動車の日本進出に伴い対日輸出も増加しているが^①、日本車の輸入増加率がそれを大幅に上まわっており、特に、日本車の輸入が毎年2倍以上の速いスピードで増加している。

自動車部品の対日貿易赤字はもっと深刻な状況である。対日自動車部品の貿易赤字は持続的に増加しており、2002年には自動車部品の総輸入額の42.7%が日本からの輸入であった。日本からの自動車部品輸入の急増は、多くの部品を日本からの輸入に依存しているルノー・三星自動車の生産増加や輸入車の販売

＜表5＞

韓国の対日自動車貿易推移

単位：千ドル

		1998	1999	2000	2001	2002
完成車	輸出	6,306	6,449	9,133	18,586	31,816
	輸入	3,530	15,304	34,773	74,151	151,561
	貿易収支	2,776	-8,855	-25,640	-55,565	-119,745
部品	輸出	80,860	133,607	164,069	176,101	223,393
	輸入	423,417	554,617	766,280	821,925	985,820
	貿易収支	-342,557	-421,010	-602,211	-645,824	-762,427
対日貿易収支		-46.0	-82.8	-113.6	-101.3	-147.1

注：1) HSK 分類による。2) 部品の場合、タイヤとゴム類は除く。3) 対日貿易収支は億ドルである。

出所：KOTIS

好調の影響も大きいが、基本的には国内部品メーカーの技術力の劣位によるものである。特に、韓国の自動車産業の貿易収支が完成車・部品ともに世界全体としては大規模の黒字を記録しているが、対日貿易収支のみが大きな赤字であることから、韓国自動車産業の対日競争力が劣位にあることが分かる。

次に、韓国と日本の自動車産業の国際競争力を顕示比較優位（Revealed Comparative Advantage: RCA）指数と貿易特化指数（Trade Specialization Index）で見よう⁽¹⁰⁾。まず、韓国の自動車産業の RCA 指数を見ると、日本、ドイツ、フランスなどの自動車先進国と比べると低い水準である。しかし、1990年代に入ってから持続的に上昇し、2000年からは1を超えるようになった。完成車部門と部品部門に分けてみると、完成車部門は持続的な輸出増加に伴い1990年代半ばから RCA 指数が1を越えている。一方、部品部門の RCA 指数は、漸進的に上昇はしているものの、依然として他の先進国との国際競争力の

＜表6＞ 主要国別自動車産業の RCA 指数

	国	1990	1995	1998	2000	2001
自動車	韓国	0.38	0.88	0.92	1.05	1.18
	日本	2.90	2.27	2.40	2.40	2.53
	米国	0.84	0.97	0.86	0.88	0.86
	ドイツ	2.09	2.12	1.95	2.07	2.16
	フランス	1.32	1.30	1.32	1.49	1.51
完成車	韓国	0.45	1.14	1.10	1.27	1.41
	日本	3.50	2.40	2.77	2.67	2.79
	米国	0.56	0.66	0.55	0.53	0.53
	ドイツ	2.16	2.18	2.19	2.38	2.44
	フランス	1.22	1.19	1.22	1.33	1.40
部品	韓国	0.18	0.22	0.40	0.46	0.56
	日本	1.65	1.96	1.43	1.70	1.83
	米国	1.69	1.90	1.96	2.02	1.97
	ドイツ	1.91	1.94	1.31	1.31	1.41
	フランス	1.59	1.60	1.62	1.93	1.81

注：自動車産業の分類基準は SITC 3 桁で、完成車（781,782,783）、部品（784）である。
出所：UN, *International Trade Statistics Yearbook*. WTO, *International Trade Statistics*.

格差が大きいことがわかる。

次に、自動車産業の対日貿易特化指数であるが、完成車部門は、1998年0.26から持続的に下落して2002年にはマイナス0.65まで下落した。これは前述したように輸入先多辺化措置解除以降、日本車の輸入が急速に増加したためである。自動車部品の貿易特化指数も過去5年間でマイナス0.6以下を記録しており、対日競争力劣位が殆ど改善されていないことが分かる。また、韓国と日本車の競争力は、アメリカ市場でのシェア、欠陥指数及び消費者満足指数などからも明らかである。米国市場でのシェアを見ても、2003年末基準で、韓国車のシェアは3.8%に過ぎないが、日本車のシェアは28.9%に達している。最近、アメリカ市場で韓国車のブランドイメージが改善しており、販売も増加しているが、日本車との格差は依然大きいといえる。

＜表7＞ 韓国の対日貿易特化指数推移

	1998	1999	2000	2001	2002
自動車	-0.66	-0.61	-0.64	-0.65	-0.63
完成車	0.28	-0.41	-0.58	-0.6	-0.65
部品	-0.68	-0.61	-0.65	-0.65	-0.63

出所：KOTIS

(2) 韓日自動車産業における協力現況

韓国と日本の自動車産業における協力関係は技術協力が中心になっている。両国の自動車メーカーの間では、1970年代から三菱・現代自動車、マツダ・起亜自動車を中心に資本・技術提携関係が続いてきたが、1990年代の両国における自動車産業の再編過程で資本提携関係が整理された。現在はGM系列のスズキがGM・大宇自動車に14.9%出資しているだけである。主な技術提携としては、現代自動車が三菱自動車とDaimler Chryslerとともにグローバルエンジンの共同開発で協力しており、日産自動車がルノー・三星自動車に乗用車生産技術を提供している。また、トヨタ系列のDaihatsuと日野自動車が起亜自動

車に軽自動車及び商用車技術を提供している。

一方、両国の部品メーカー間の協力は完成車メーカーよりは活発に行われてきた。通貨危機以降、外国の大手部品メーカーの国内進出が急増するなか、日本の部品メーカーの進出も急速に増加した。2002年末現在、国内進出の外国部品メーカーは207社で総投資額は22億8千万ドルに達している。日本の自動車部品メーカーの対韓国投資を見ると（2002年基準）、件数では全体の45.4%の94社、投資規模では総投資額の16.6%の3億7,800万ドルであり、投資件数当たりの投資規模は欧米メーカーに比べ小さいことが分かる（表8参照）。

また、日本の部品メーカーの対韓進出を形態別に見ると（日本自動車部品工業会、2003年11月）、技術提携が92件、生産拠点が54件、販売会社が3件であり、技術提携が中心になっていることが分かる。日本の部品メーカーによる技術供与件数は世界で最も多く、生産拠点の数は、米国（277件）、中国（184件）、タイ（164件）、インドネシア（79件）などに次ぐ第8番目である（表9参照）。

＜表8＞ 日本の自動車部品メーカーの形態別対韓進出件数（2003年4月）

単位：件数

	生産会社	販売会社	技術供与	その他
韓国（A）	54	3	92	6
対世界（B）	1,237	243	559	115
A/B（%）	4.4	1.2	16.8	5.2

出所：日本自動車部品工業会（2003.11）

＜表9＞ 外資系部品メーカーの対韓投資現況

単位：社、100万ドル

	合計	米国	日本	ヨーロッパ	その他	備考
企業数	207	50	94	55	8	ドイツ（25,467）、フランス（7,255）など
投資金額	2,280	692	378	1,186	24	

注：備考の（ ）内は、件数と投資金額の順である。

出所：産業資源部（2003）

このように日本の部品メーカーの対韓協力が技術提携中心であり、生産拠点でも核心機能部品を生産しているケースは殆どない。その背景には、日本の自動車メーカーが生産拠点を持っていないこと、また核心機能部品の生産移転には巨額の設備投資が必要とすること、などがあると思われる。

(3) 韓日 FTA が自動車産業に与える影響

1) 貿易面での影響

FTA の経済的効果の一つが、輸送コストの低下による生産立地の調整を通じて効率化が進むことと、それによる貿易および投資が活発になることである。韓日 FTA 締結によって関税・非関税障壁が撤廃されると両国の自動車産業における貿易にはどう影響するだろうか。日本は完成車及び部品に対する輸入関税をすでに完全撤廃しているので、両国間 FTA によって韓国の輸入関税（乗用車と部品8%、バス・トラック10%）が撤廃されると、韓国市場での日本車の価格競争力が一層高まることになる。価格競争力は為替レートの動きにも大きな影響を受けるが、最近アメリカ市場での韓国車と日本車との価格競争力を見ると、その格差が急速に縮まっている⁽¹⁾。このような韓国車と日本車の価格競争力の縮小と日本車のブランドイメージなどを考慮すると、韓国の輸入関税が撤廃されると日本車の輸入が急増する可能性が高い。

また、関税撤廃に加えて、通関手続きの簡素化、安全・環境などの認証制度の簡素化及び統一などの非関税障壁が撤廃されると、輸送コストが低下する。両国は距離的にも近く、その上輸送コストの低下は、日本の自動車メーカーの在庫管理、部品管理などの面でも欧米メーカーより有利になる。一方、このような非関税障壁の撤廃は韓国車の対日輸出にも有利に作用するが、日本の最も高い非関税障壁が、韓国車に対する低いブランドイメージであり、そのため販売網確保が困難であることを考えると韓国車の対日輸出増大はあまり期待できないかもしれない。

要するに、FTA による関税・非関税障壁の撤廃が両国の自動車産業の貿易

に与える効果としては、韓国車の対日輸出増大効果よりは日本車の対韓輸出増大効果が大きいことが予想される。また、韓国にとって、日本車の競争力向上による輸入拡大は、韓国市場で新たな輸入車需要を創出する部分もあるであろうが（貿易創出効果）、それよりは輸入車市場で日本車のシェアが伸びる効果（貿易代替効果）が大きいと思われる⁽¹²⁾。

次に、韓日 FTA 締結による関税・非関税障壁の低下は韓国の自動車部品産業にも大きな打撃を与えることが予想される。自動車部品の場合、価格変化に非常に敏感であり、両国の部品の価格差も急速に縮まっていることなどを考えると、日本からの部品輸入はさらに増加する可能性が高い⁽¹³⁾。また、自動車メーカーがコスト削減のためにモジュール化及びグローバルソーシングを拡大しており、日本の部品メーカーも系列の崩壊などで新たな納入先開拓に力を入れていることなどを考えると、大宇・GM、ルノー・三星などの外資系メーカーを中心に日本からの部品輸入を拡大させる可能性が高い。

2) 投資面での影響

一般的に FTA 締結の動態的效果として最も期待されるのが投資増大効果である。韓日 FTA 締結によって両国の自動車産業と関連した投資創出効果はどれほど期待できるであろうか。FTA によって期待される投資の形態は、①生産コスト削減のために域内の高コスト地域（国）から低コスト地域（国）へ生産拠点を移転する「域内→域内」投資、②市場統合に伴う不利益を回避するための域外国からの投資である「域外→域内」投資がある。結論から言えば、韓国と日本の間には2003年1月から投資協定（BIT）が発効していること、また両国の自動車産業における生産・市場構造と立地的要因などを考えると、両国間の FTA による投資創出効果はあまり期待できないと思われる。

まず、両国における産業内の戦略的分業のための投資、つまり「域内→域内」投資可能性について考えてみよう。両国ともに主な自動車メーカーが Full-line up 戦略を取っており、海外生産の拡大で国内の生産設備過剰問題を抱え

ている。韓国の自動車産業も、生産規模こそ日本の1/3水準であるが、今後アメリカと欧州での現地生産が本格化すると国内設備の過剰問題が急浮上する可能性もある。次に、国内市場も、両国ともに成熟市場であり、輸入車のシェアが非常に低く、特に、大衆車レベルで輸入車のシェアが非常に低いことも類似している。さらに、両国の立地的要因を見ても、日本と韓国は距離的に近く、港湾などの輸送インフラも整備されており、市場統合により関税・非関税障壁が撤廃されると輸送コストがさらに低下する。

このような両国の自動車産業の構造及び立地要因から考えると、韓日 FTA が締結されても NAFTA におけるような車種別生産の棲み分けに基づく完成車の相互供給を目的とした生産調整（域内→域内投資）の可能性は低いといえる。

一方、韓日の市場統合に伴う不利益を回避するための域外自動車メーカーによる域内への投資、つまり「域外→域内」投資の可能性はどうであろうか。生産立地的要因から見て一つの可能性としては、欧米の多国籍自動車メーカーが日本向け輸出拠点として韓国に生産拠点を設置することである。しかし、世界の上位大手自動車グループがすでに両国に生産拠点を持っており、しかも近隣国である ASEAN と中国にも生産拠点を持っていること、両市場ともに輸入車のシェアが非常に小さく、今後も急速に伸びる可能性はそれほど高くないことなどを考えると、多国籍自動車メーカーが対日輸出のために韓国に新たな生産拠点を設ける可能性は低いといえる。

また、部品産業においても、前述したように通貨危機以降、日本の部品メーカーを含む大手部品メーカーの韓国進出が一巡したような感がある。特に、日本の部品メーカーにとっても、現在韓国の部品メーカーの技術導入先や合併事業でも日本企業が圧倒的に多く、日本の自動車メーカーが韓国に生産拠点を持っていないこと、そして立地的な要因などを考慮すると、FTA を契機に日本の部品メーカーによる大規模な新規投資はあまり期待できないであろう。

＜表10＞ 韓日 FTA による影響と韓国メーカーの対応

	影 響	対 応 策
完 成 車	<ul style="list-style-type: none"> －韓国市場での日本車の価格競争力向上：日本車輸入急増，欧米車代替（貿易転換効果） －韓国車の対日輸出増大効果：小（日本はすでに無関税） －非関税障壁撤廃による対日輸出増大効果：小（韓国車のブランドイメージ低い） －投資拡大及び技術移転効果：小 －競争促進効果：大 	<ul style="list-style-type: none"> －関税の段階的撤廃（10年） －日本市場進出戦略の強化：ブランドイメージ構築 －日韓産業協力拡大：戦略的提携強化
部 品	<ul style="list-style-type: none"> －日本部品輸入価格低下：日本部品の輸入拡大 －韓国部品の対日輸出増大効果：小 －投資拡大及び技術移転効果：小 －構造調整促進効果：大 	<ul style="list-style-type: none"> －産業協力基盤強化：戦略的提携及び戦略的分業強化 －政府・完成車メーカーの支援強化：部品メーカーの対応力不足 －関税の段階的撤廃（10年）

5. 韓日自動車産業における協力可能性

韓日 FTA の締結は，競争力劣位にある韓国自動車産業にとっては，貿易・投資効果もあまり期待できないなど，肯定的な側面よりは否定的な側面が浮かび上がっている。韓日 FTA が両国自動車産業にとって相互利益（Win-Win）になるためには産業協力体制をどう作り上げるかが重要となる。両国の自動車産業の場合，どういう分野で，どういう形態の協力が期待できるだろうか。最近，世界自動車メーカーは，その動機，目的によって多様な相互補完的な提携ネットワークを作り上げている。ここでは，製品・市場補完と戦略技術補完のための提携に分けて検討する。

まず，両国の自動車メーカーの間の製品・市場補完のための協力可能性はあまり期待できないであろう。前述したように両国の主要メーカーが小型車から

大型高級車までの Full-line up 戦略を取っており、ほぼすべての車種で競合関係にある。こういう状況から見て、市場が統合されても車種別生産の棲み分けなどの製品・市場補完を目的とした協力の可能性は低いといえる。

韓日自動車メーカー間の協力分野のうち、最も可能性が高いのが次世代自動車関連技術を中心とした戦略技術提携であろう。たとえば、日本が安全・環境関連技術、全体設計やモジュール化される生産ユニット間のインターフェイス技術などに比較優位があり、また、韓国は IT 関連ビジネスやデジタル化、製造技術などに比較優位があるなど、お互いに補完性があると思われる。特に、IT や環境関連技術といった先端技術は、どれだけ自分の技術が業界標準や技術の中心を担うかが重要であり、したがって、関連技術の提携ネットワークを拡大させることが重要となる。

韓国の自動車メーカーにとっては、自社のコアコンピタンスの強化に努めながら、弱いところを補完する戦略的提携ネットワークを強化していくことが重要であり、このような国際的な技術開発ネットワークからはずされると国際競争から完全に脱落する可能性さえある。たとえば、エコカー分野は、韓国の自動車メーカーにとって最も遅れている分野でもあり、自力で開発しようとする膨大な開発コストと期間がかかり、リスクも非常に大きい。次世代エコカー開発と関連しては、いわゆるグローバル・リーダー企業と連携して開発していくことが開発費用とリスクを分散させる有効な戦略となる。特に、技術開発の方向性についてもどの方式がグローバル標準になるのかも不明であるなどいろいろな可能性が残されている。このような状況の下では、独立性を維持しながら緩やかな提携ネットワークに参加し、今後の技術革新にフレキシブルに対応していくのも重要な戦略の一つであろう。一方、トヨタ、本田にとっても、現在先行している自社のハイブリット技術をより多くのメーカーに提供した方が規模の経済性やグローバル標準獲得のためにも有利になる。

また、情報通信技術を活用したテレメティックスなど自動車の高度情報化と関連しても、両国間でデジタルコンテンツの共同開発及びテレメティックスの

標準化などの協力が可能であろう。

次に、両国の部品メーカーの間ではどういう協力が可能であろうか。とくに、対日競争力が弱い韓国の部品産業の場合、日本部品メーカーとの競争だけではなく、世界レベルで進んでいる Module 化、グローバルソーシング、ネット調達の拡大など急速な競争環境の変化に対応するためにも戦略的提携を通じた競争力補完が緊急課題の一つである。

日本の自動車産業におけるサプライヤーシステムは、既存の系列調達システムからグローバルソーシング (Global Sourcing) などオープンシステムに変わりつつあり、部品メーカーの再編も進んでいる。そのなかで、多くの部品メーカーは国際競争力強化のための戦略として、海外進出及び海外調達を拡大している。すなわち、精密加工を要する製品など日本国内でしか調達できないもの以外には、海外調達を拡大する動きが強まっている。しかし、東南アジアや中国からの部品輸入は、現地での部品・素材調達問題や品質面での問題などから現地に生産拠点を持つ大手の部品メーカーによる一部労働集約的な部品に限られているのが実情である。

一方、韓国の場合、部品産業の再編や、欧米部品メーカーとの資本・技術提携も進み技術水準が急速に高まっている⁽¹⁴⁾。原材料である鋼材などの品質が高く、安定していることも大きなメリットである。また、韓国と日本は地理的にも近く、港湾や空港などのインフラの整備により輸送コストが少ないのも大きなメリットである。このような状況に加えて、両国間で関税・非関税障壁が撤廃され、輸送コストがさらに低下すると、韓国と日本における「生産工程の棲み分け・相互調達」という仕組みの可能性は高まる。すなわち、今後労働集約的な量産品の生産は中国や ASEAN に移転せざるを得ないであろうが、日本からコア部品を韓国に輸出し、韓国で最終製品に組み立ててから、日本、中国などに再輸出するという協力形態は増えるであろう。

さらに、韓日部品メーカー間の戦略的提携と関連しては、ASEAN や中国とどう絡むかも重要なポイントの一つである。ASEAN と中国及び日本と

ASEAN との FTA など東アジアにおける経済統合の動きは、特に、部品メーカーの立地戦略に大きなインパクトを与えるであろう。最近の日本の自動車メーカーの対アジア戦略から見て、中国や ASEAN を含む「アジア大の国際分業」の視点が重要である。韓国の部品メーカーにとっても、今後日本だけではなく中国、ASEAN も考慮に入れた分業ネットワークをどう構築していくかが重要であり、そのなかで日本メーカーとの協力体制構築の可能性を模索すべきであろう。その一つの戦略として、可能性は低いが、第3国における韓日両国の相互技術やノウハウを生かした海外事業における協力、特に中国への共同事業展開も考えられるであろう。

以上のように、両国の自動車産業における戦略的産業内分業と企業間の戦略的提携を拡大するためには、両国間での部品の標準化・共用化、モジュール化を段階的に拡大するとともに、政府としても、韓日 FTA を契機に両国の自動車産業の協力を促進するための制度面での調和や協議機構の設置などの環境整備に努力する必要がある。

6. おわりに

韓日 FTA 締結は、両国にとってメリットもデメリットもあるが、短期的には韓国側に不利になる可能性が高い。しかし、最終的に韓日 FTA は避けられない状況であるなら、いかにしてソフトランディング (soft landing) させるかが重要な課題になる。自動車産業と関連しても、どうすれば韓国と日本の強みを生かして、両国にとっての相互利益になるように FTA の中身を設計していくかが重要である。特に、日本が完成車及び部品に対する輸入関税をすでに完全撤廃している状況の下で、韓国の輸入関税の撤廃による日本車・部品輸入の急増などの否定的な影響に対して韓国の自動車業界は非常に敏感な反応を示している。

FTA 交渉と関連して、両国政府は両国の自動車産業の状況をより正確に把握し、それを正確に反映した関税引下げ及び撤廃のスケジュールを決め、交渉

しなければならない。例えば、毎年段階的に引き下げるのか、あるいは完成車と部品をどう区別するのかなどである。また、政府は積極的な情報公開、国内の利害関係者との情報共有及び意見収斂などの努力が必要である。さらに、政府間交渉とともに産業協力に関する協議を同時に進めるべきであり、そのためには、両国の産官学が参加する産業協力機構の設置が必要であろう。

要するに、韓国自動車産業としては、韓日 FTA という目の前のハードルだけではなく、今後急速に変化する競争パラダイムに対応するためにも、企業には戦略的な発想と迅速で大胆な決断力が求められており、政府にも、産・学・官間連携体制強化、R&D 支援体制の強化など具体的で実質的な政策が要求されているといえる。

<注>

- 1) テレメティックスとは、自動車と外部との双方向通信による融合により提供される情報、コンテンツサービス及びそれにより可能なビジネスのことである。語源的は、通信 (Telecommunication) と情報科学 (Informatics) の造語である。
- 2) 双竜自動車も2004年から債権団によって海外への売却が進められている。
- 3) 韓国自動車産業のサプライヤー・システムについては金 (2000,2002) 参照。
- 4) アメリカの自動車の内需規模は約1,700万台であり、2003年の販売台数は1,664万台であった。
- 5) 空間経済学については Krugman (1991), Fujita 他 (1999) 参照。
- 6) マーシャルの外部経済についての詳しい説明は、伊藤他、『産業政策の経済分析』(1988) の第5章参照。
- 7) 伊丹 (1994), P.19~20
- 8) Toder E.J (1978) によると、エンジンと Transmission の最小効率生産規模は工場単位で約30万台である。
- 9) 2003年の日本市場での韓国車の販売台数は2,572台であり、日本の輸入車市場でのシェアは0.92%である (日本輸入車組合)。
- 10) $RCA_i = (X_{ci}/X_{ct}) / \{(X_{wi}-X_{ci}) / (X_{wt}-X_{ct})\}$
但し、 X_{ci} =c 国の i 商品の輸出額、 X_{ct} =c 国の総輸出額、 X_{wi} =世界の i 商品の総輸出額、 X_{wt} =世界の総輸出額である。一方、貿易特化指数 = $(X_{ij}-M_{ij}) / (X_{ij}+M_{ij})$ 、但し、 X_{ij} は i 商品の j 国向け輸出額であり、 M_{ij} は i 商品の j 国からの輸入額である。
- 11) 米国市場では、2002年度の基準で小型車は10%~15%の差があるが、中大型車の場合その格差が殆んどなくなっている (韓国自動車工業協会)。
- 12) 現代自動車が毎年実施している消費者意識調査によると、韓国の輸入車市場拡大の制

約要因として、①輸入車の高い価格、②高い維持費、③サービス体制の未整備、④限定的な消費階層などが挙げられている。また、輸入車の購買許容価格は国産車との20～30%の価格差であるが、現在の価格差はそれを大きく上回っている。

- 13) 実際に、価格差だけを考えると10～20%の部品も多く、8%の関税が撤廃されれば、十分競争力を持つ日本部品が多くなると見ている（部品メーカーとのインタビュー）。
- 14) 経済産業省の「技術評価レポート（海外編）東アジアの技術力について」（2002年10月）においては、韓国のモノ作りの技術力は日本とほぼ同等に達しており、自動車部品や金型については、日本製に比べて品質はすこし落ちるものの、実用可能なレベルにあるとしている。

＜参考文献＞

- 鄭仁教（2001）『韓日 FTA の効果と政策的示唆点』 対外経済政策研究院。（韓国語）
- 韓国自動車産業研究所（2004）『韓国自動車産業』。（韓国語）
- 韓国自動車産業研究所 『自動車経済』各号。（韓国語）
- 韓国産業資源部資本財産局『自動車部品産業の現況及び発展方向』2003.3（韓国語）。
- 伊丹 敬之（1994）『日本の自動車産業—なぜ急ブレーキがかかったのか』NTT 出版。
- 金 奉吉（2000）『日・韓自動車産業の国際競争力と下請分業システム』 神戸大学経済経営研究所 研究叢書55。
- 金 奉吉（2002）「自動車産業の競争パラダイムの変化とサプライヤーシステム：韓国自動車産業を中心に」九州大 『韓国経済研究』 Vol.1, No.2。
- 金 奉吉・井川一宏（2003）『韓国の構造改革と日韓・東アジアの経済協力』 神戸大学経済経営研究所 研究叢書60。
- 金 奉吉（2004）「韓・日・中における自由貿易地域形成への展望」富山大学経済学部『富大経済論集』 第50巻 第1号。
- 高橋孝明（2003）「世界的な生産・貿易のパターンは何によって決まるか」日本評論社『経済セミナー』2003年2月。
- 土屋勉男・大鹿 隆（2002）『日本自動車産業の実力』ダイヤモンド社。
- 洞口治夫（2000）「多国籍企業の国際分業体制と AFTA」丸屋豊次郎編『多国籍企業の国際分業再編とアジア』アジア経済研究所。
- 日本自動車部品工業会『会員会社による海外事業概況』2003.11。
- Fujita,Masahisa, Krugman,Paul and Venables,Anthony J. (1999) The Spatial Economic:Cities, Regions,and International Trade, MIT（小出博之訳『空間経済学』東洋経済新聞社、2000年）。
- Krugman,Paul (1994) Geography and Trade, MIT（北村行伸 他訳『脱国境の経済学』日本経済新聞社）。
- Toder E.J., (1978) Trade Policy and the U.S. Automobile Industry, Praeger Publishers.

提出年月日：2004年12月10日